

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 46 (2177) | Воскресенье, 29 марта 1942 г. | Год издания 9-й  
Цена 10 коп.

Максимально ускорим формирование  
и продвижение поездов с сырьем для промыш-  
ленности, с вооружением и боеприпасами  
для фронта!

## Диспетчер — организатор продвижения поездов

Страна требует от железнодорожников быстрого и четкого продвижения воинских транспортов и поездов с сырьем и топливом для оборонной промышленности.

В борьбе за ускоренное продвижение поездов особенно велика роль поездного диспетчера. Где диспетчер умело планирует работу, организует свою смену на выполнение заданий, проявляет сметку, инициативу, там быстрее двигаются поезда, лучше выполняется график.

Лунинский метод диспетчера Пензенской дороги тов. Козлова подхвачен передовыми диспетчерами нашей дороги. В Надеждинске комсомолец-диспетчер т. Новиков организуя комплексное соревнование в смене, добивается обработки и продвижения поездов скоростными методами. Соревнуясь с тов. Новиковым, машинисты водят поезда быстрее, чем предусмотрено графиком, дежурные по станции формируют прямые поезда, облегчая работу узлов.

Диспетчеры Тюменского отделения тт. Наумов и Денисова, соревнуясь с паровозниками с большой скоростью продвигают сдвоенные кольцевые маршруты с углем и коксом. Включившись в предмайское социалистическое соревнование, диспетчер Камышловского отделения тов. Массан добивается 100-процентного отправления поездов по графику.

Замечательные диспетчеры-лунинцы выросли на нашей дороге. Но их опыт не получил широкого распространения, не поддержан всеми командирами и политработниками дороги. На Свердловском, Тагильском и Егоршинском отделениях поезда двигаются медленно, часами простаивают на подходах.

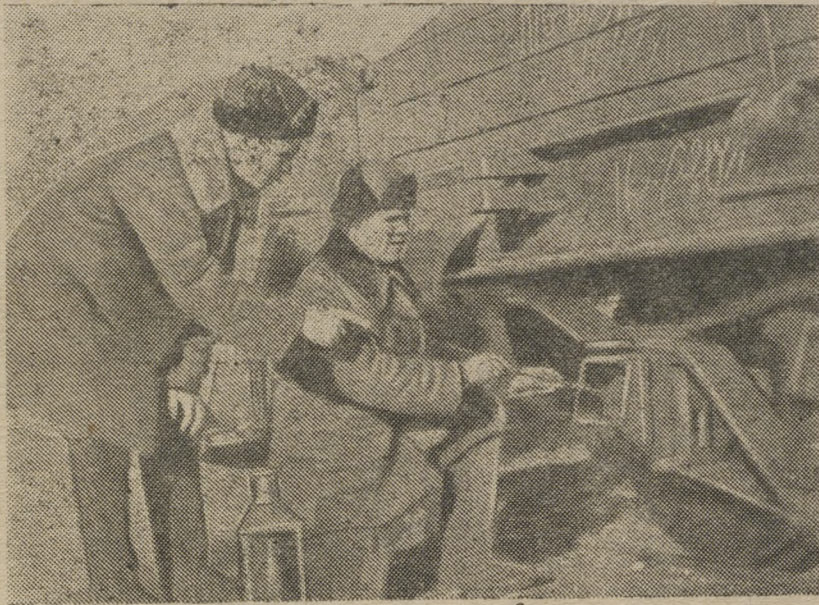
Местнический подход к делу тормозит движение поездов. Взять двух соседей — Тагильское и Егоршинское отделения. Оберегая свой участок, тагильские диспетчеры нередко задерживают прием поездов с соседнего отделения. Егоршинские диспетчеры, в свою очередь, стремясь очистить участок, засоряют местным грузом транзитные поезда и «зашивают» станцию Алапаевск.

Отсутствует взаимопомощь между диспетчерами Камышловского и Свердловского отделений. Свердловский узел, часто не справляясь с переработкой поездов, задерживает их прием из Камышлова. Диспетчеры Камышлова могли бы наладить формирование прямых поездов на участковых станциях и этим облегчить узел, ускорить движение поездов.

Необходимо искоренить местнический подход к делу. Служба движения и ее распорядительный отдел обязаны навести большевистский порядок и дисциплину в движении поездов, обеспечить слаженность и взаимопомощь между отделениями дороги.

Больше помощи и внимания должны оказывать диспетчерам политотделы и партийные организации. Они призваны вооружить всех диспетчеров лунинскими методами, помочь в укомплектовании единых смен, поддерживать всякую инициативу, направленную на точное выполнение графика.

Диспетчеры Надеждинского отделения, включившись в предмайское соревнование, взяли обязательство: отправлять поезда по графику, продвигать с высокой скоростью воинские транспорты и грузы черной металлургии, ускорить оборот подвижного состава. Примеру надеждинцев должны последовать диспетчеры всей дороги.



Поездные вагонные мастера-лунинцы Кузнецкого вагонного участка (слева направо) Я. ДРЕСВЯНКИН и И. КУТЮХИН.  
Фото В. Ложкина.

## ПРЕДМАЙСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

### Быстрота и слаженность

Позавчера коллектив станции Дружинино снова выполнил норму по сдаче поездов на Казанскую дорогу. Особенно отличилась дневная смена дежурного по станции тов. Дерягина. Она перевыполнила задание на 4 поезда.

Смена работала с исключительной слаженностью. Тов. Дерягин четко подавал команду. Быстро и точно приготавливали маршруты старшие стрелочники тт. Елисеев и Аверина. Хорошо работали составитель тов. Барабанов и оператор тов. Мокеева.

Умело организовал работу в своей смене старший осмотровщик вагонов коммунист тов. Кобяков. Осмотрщики тт. Перцов и Злобин, автоматчики тт. Шерстнев, Трифонов, смазчик тов. Федотова обрабатывали поезда вдвое быстрее нормы. Быстро без задержек обрабатывал паровозы дежурный по депо тов. Яковлев.

**И. ФИШБЕЙН** — зам. начальника политотдела Свердловского отделения.

### Задание перевыполнено

Вступая на дежурство днем 27 марта, смена маневрового диспетчера станции Шарташ тов. Вострцова взяла на себя социалистическое обязательство перевыполнить план приема поездов.

Дежурный по станции тов. Иванов, оператор тов. Иванова, дежурный по посту тов. Чернышев энергично взялись за дело. Они установили связь с соседними станциями Уктус, Путевка, Аппаратная, с дежурным по отделению и, хорошо ознакомившись с подходом грузов, умело спланировали прием поездов.

Поезда принимались быстро, без задержки. Вечером смена подвела итоги. Задание по приему поездов со стороны Камышлова перевыполнено вдвое. На два поезда больше нормы принято со стороны Синарской, и на три — из Челябинска. Полностью приняты поезда с Егоршинского отделения. Смена с честью выполнила свое обязательство.

**М. АСТАФЬЕВ** — секретарь партбюро.

## Кривоносские рейсы машинистов-тяжеловесников

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и ЦК ВКП(б) «О зарплате поездных и маневровых бригад железнодорожного транспорта в военное время» нашло горячее одобрение среди железнодорожников Тюменского отделения. На собраниях и беседах железнодорожники горячо одобряют это постановление и отвечают на него новым производственным подъемом.

Выполняя постановление Государственного Комитета Оборонных, железнодорожники отделения принимают все меры, мобилизуют все силы на четкую безаварийную работу в продвижении поездов из Кузбасса к фронту.

Машинисты депо Тюмень по кривоносским водят тяжеловесные поезда и экономят топливо. За последние шесть дней проведено 68 тяжеловесных поездов.

Недавно машинист тов. Куликов по участку Вагай — Тюмень провел поезд весом 4246 тонн при норме 2000 тонн с высокой скоростью, за поездку сэкономил много топлива.

Машинист тов. Цедилкин из Вагай в Тюмень провел поезд весом на 1310 тонн больше нормы, участковую скорость выполнял на 100 проц. Машинист тов. Репьев на участке Тюмень — Поклевская провел поезд с высокой скоростью, прибыл на ст. Поклевская на 3 часа 13 мин. раньше расписания.

24 марта машинист-кривоносовец Александр Козлов провел поезд весом 3560 тонн в составе 184 оси, перевыполнив техническую скорость на 2 километра в час. Более двух тяжеловесных угольных составов провел машинист Деревянных на участке Вагай — Тюмень, техническую скорость при этом значительно перевыполнил.

За последние дни значительно поднялся процент выполнения технической скорости. В оборотных депо Вагай и Поклевская простой паровозов снижен почти в два раза.

**И. ЩЕРБАНОВ** — инструктор политотдела Тюменского отделения.

## От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 27 марта)

В течение 27 марта на фронте существенных изменений не произошло.

За 26 марта уничтожено 15 самолетов противника. Наши потери — 9 самолетов.

За 27 марта под Москвой сбито 2 немецких самолета.

За 26 марта наши авиачасти уничтожили или повредили 6 немецких танков, 60 автомашин с войсками и грузами, более 50 повозок с боеприпасами, 4 автоцистерны и 4 железнодорожных цистерны с горючим, 28 орудий полевой и зенитной артиллерии, 13 минометов, 13 зенитно-пулеметных точек и разбили железнодорожный эшелон с танками и артиллерией.

В течение последних пяти дней на одном из участков Калининского фронта шли упорные бои с противником. Подтянув резервы, гитлеровское командование попыталось нанести удар по нашим войскам, вклинившимся во вражескую оборону. С этой целью оно бросило против наших частей эсэсовскую дивизию «Райх», 11 мотополк, 14 моторизованной дивизии, 312 полк 206 дивизии и 50 танков. В результате ожесточенных боев немцы потеряли 2450 солдат и офицеров убитыми и огромное количество ранеными. По словам пленного, эсэсовский полк «Дойчланд», входящий в состав дивизии «Райх», из 1400 солдат и офицеров потерял 900 человек. В боях уничтожено 25 немецких танков, много пулеметов, автоматов, винтовок и другого вооружения и военного имущества.

На одном из участков Южного фронта 24 немецких танка пытались атаковать наши пехотные части. Навстречу вражеским машинам вышли 7 советских танков. Наши танкисты уничтожили 7 средних немецких танков, один легкий танк и подавили 4 огневых точки. Противник потерял свыше 100 человек убитыми.

Наша часть под командованием тов. Боброва (Западный фронт) за день боев с противником уничтожила 7 немецких огневых точек и свыше 120 солдат и офицеров.

Красноармеец Ступинин, возвращаясь из тыла противника после успешно проведенной разведки, вышел на окраину занятой немцами деревни. Установив, что в одном из оставленных жителями домов разместились группа немецких офицеров, тов. Ступинин пробрался к этому дому и под-

жег его. Когда немцы в панике стали выбегать из горящего дома, тов. Ступинин забросал их гранатами. Погибло до 25 немецких офицеров.

Два отряда ленинградских партизан под командованием тт. В. и Т. выбили немцев из одного селения. Противник потерял убитыми 72 солдата и офицера. Партизаны минировали участок дороги, по которой гитлеровцы подвозили своим частям продовольствие. На минах взорвались 5 саней с продуктами и 7 солдат. Партизаны отряда тов. И. в один день пулеметно-оружейным огнем сбили два низко летевших немецких самолета «Ю-52».

Пленный ефрейтор 2 роты 18 полка 18 румынской пехотной дивизии Василе Жияну рассказал: «Мы все время голодали. Солдат 2 роты Константин Унгуриану украл с подводы один хлеб. Капитан Думитреску заявил, что застрелит его. Ночью Унгуриану пытался покончить с собой, но остался жив. Раненый, он был отправлен в госпиталь, потом его судил военно-полевой суд. Две недели тому назад капитан Думитреску выстроил нас и сказал: «Солдаты, вы должны были получить по 50 грамм ветчины, но ее украли саперы. Поэтому вы ее не получите... Каждому из вас полагается по 4 припека, но их съели ездоные». Такие речи нам приходилось выслушивать довольно часто. Подобные издевательства вызывают возмущение солдат».

Иностранцы рабочие, согнанные гитлеровцами в Германию из оккупированных стран для работы на немецких предприятиях, в огромном количестве гибнут от голода и невыносимых условий труда. Рабочий день для иностранцев длится 14—16 часов. Зарегистрированы неоднократные случаи скорострительной смерти у станков и конвейеров. Каждый день из Германии на родину уезжают многие сотни рабочих, получивших увечья на производстве и уже совершенно не способных к физическому труду. Только на одном из заводов на Эльбе, на аммиачных заводах в Лене, близ Мерзебурга, на алюминевом заводе в Лауше, на машиностроительном заводе в Норнберге и на других заводах за февраль погибло в результате несчастных случаев около 10.000 рабочих, главным образом французов, итальянцев и испанцев.

## ИНИЦИАТИВА И ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВО

Улучшение телефонной связи между Свердловском и Тюменью требовало больших затрат средств. Связисты тт. Г. В. Тимченко, В. В. Кандалицев, В. П. Лысков разрешили этот вопрос, уплотнив магистральную цепь дополнительными высокочастотными

каналом. В короткий срок управление дороги получило отличную телефонную связь с Тюменью.

Руководство дороги объявило всей группе благодарность с занесением в трудовую книжку и премировало тов. Тимченко — 1000 руб., а тт. Кандалицева и Лыскова — 700 руб. каждого.

# КРЕПИТЬ ТРУДОВУЮ ДИСЦИПЛИНУ, ВСЕМЕРНО ПОВЫШАТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

## Одни сутки на станции Дружинино

Это был самый обычный день 14 марта. В 17 часов 30 мин. на станции получили план работы на следующие сутки. Начальник станции должен был на основе данных, полученных из отделения составить четкий план работы, но в действительности этого не получилось. Здесь делается иначе. Берутся сведения о подходе поездов, их разложение, а затем, в так называемый сменный план, заносит все поезда по отправлениям с графика и совершенно не увязывают это с наличием груза.

Приступая к работе в ночь с 14 на 15 марта дежурный по станции тов. Мокеев получил такой план отложил его в сторону, не веря его реальности. В 18 часов он дал распоряжение принять поезд № 327 из Ильмовки на первый казанский путь. Одновременно, он напомнил старшим стрелочникам о проверке свободности первого пути. Однако несмотря на предупреждение стрелочники доложили о свободности пути без проверки. А при подходе поезда встретил его только один младший стрелочник.

Как только на первый путь прибыл поезд, вагонники под руководством старшего смотрителя тов. Копытова сходу проверили его и заявили о готовности. Тем временем машинист тов. Клименко, получив указание проследовать на треугольник, к своим обязанностям отнесся халатно. Он разрезал стрелку, но не остановил паровоза, а продолжал двигаться вперед. Это привело к тому, что паровоз всеми скатами сошел с рельс. При анализе этого случая нарушения Правил технической эксплуатации выяснилось, что стрелка, которую повредил машинист, не освещается, не имеет указателя и заблажки. Аварию ликвидировали в течение трех часов.

Неважно обстоит дело и с трудовой дисциплиной среди составительских бригад. Это можно видеть из ряда фактов. Около 24-х часов со станции Перескачка запросился поезд № 913. Дежурный по станции Мокеев вызвал составителя Самошина и дал ему распоряжение отправиться с маневровым паровозом в казанский парк. Нужно было отцепить два вагона от состава, стоящего на одном пути и перебросить на другой. Однако составитель только через 35 минут приступил к делу.

Наступила вторая ночь с 15 на 16 марта. Дежурный по станции Кусков на первых порах взялся за дело горячо. Поезда шли во всех направлениях. Но в 12 часов на путях склада топлива один вагон сошел с рельс и в результате пути были закрыты для движения и экипировка паровозов не производилась.

Дежурный по складу тов. Капелев принужден был констатировать, что два паровоза простояли вследствие этого 8 часов 55 минут.

В 22 часа 15 мин. прибыл поезд с частью вагонов направлением на Южно-Уральскую. Составитель тов. Шершнев приступил к работе с тем, чтобы сформировать поезд на эту дорогу отправление в 0 часов 53 минуты.

Дежурный по станции предчувствуя, что поезд этот во время подготовки не будет, перенес его отправление на 3 часа 17 мин., паровоз выдали на контрольный пункт в 1 час 20 мин., а поезд отправился в 4 часа 45 минут.

В 0 часов на станции Дружинино создалось напряженное положение. Надо было срочно перевести состав с одного парка в другой. Дежурный тов. Кусков выдал машинисту маневрового паровоза разрешение зеленого цвета и заверил его своей подписью, но машинист Симонов за выходной светофор не выехал, считая распоряжение дежурного неправильным. Пока шли препирательства дежурного с машинистом, поезд стоял. Он был отправлен только в 2 часа.

В 18 часов 15 мин. из Кузино прибыл резервный паровоз, а через час его подали к составу. Но диспетчер Свердловского отделения тов. Зонов дал команду отцепить паровоз и подать его к порожняковой кольцовке. Когда главный кондуктор стал принимать кольцовку, то обнаружил отсутствие хвостового вагона с стоп-краном. И пока искали подходящий вагон, время шло. Поезд отправился в 22 часа 15 мин., вместо 20 часов.

Так в результате отсутствия слаженности и нарушения трудовой дисциплины станция в эти сутки работала неудовлетворительно. План отправления и приема поездов был выполнен только на 60 процентов.

**ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер станции.**

## Стахановцы военного времени

Еще не было случая, чтобы заготовитель тов. Шевелев подвел плотников и не обеспечил их нужным материалом. В сборочном цехе Гороблагодатского вагоноремонтного пункта тов. Шевелев славится высокой производительностью труда. Он в среднем выполняет пять норм за смену, а в отдельные дни — свыше восьми.

Тов. Шевелев по боевому выполняет любое задание мастера, проявляет инициативу в работе. Тов. Шевелев по-луински ухаживает за своим станком, сам производит текущий ремонт. Заслуженным авторитетом в сборочном цехе пользуется плотник-трехсотник тов. Коротких. Своей высокой нормой выработки он заменяет людей, ушедших из цеха в Красную Армию. Несмотря на то, что плотников в цехе стало меньше, выполнение заданий не срывается, вагоны выходят из ремонта по графику.

Мастером на все руки проявил себя маляр тов. Самарин. Заболел подручный котельщик, тов. Самарин взялся за кувалду. Как-то потребовалось промыть специальные цистерны в зимних условиях без наличия каких-либо устройств, и тут пришел на выручку универсал — маляр. Он успешно справился с этой работой. Тов. Самарин пятисотник, в отдельные дни он выполняет норму до 700 процентов.

**ФЕДОРОВ — нач. вагоноремонтного пункта ст. Гороблагодатская.**

### РАБОТАЮТ ПО-ФРОНТОВОМУ

Стремясь всемерно помочь фронту в разгроме врага, рабочие и работницы Егоршинского вагонного участка работают по-фронтально. Ежедневно по 3-4 нормы дают стахановцы механического цеха токари гг. Евдокия Лусукина, Раиса Клепнигина, Павла Ситникова. Систематически перевыполняют в 6-7 раз заданную норму токарь Иван Ефимович Стриганов. Высокопроизводительно работает болторез-четырёхсотник Алексей Малых.

Стахановцы цеха среднего ремонта вагонов гг. Голубков, Редькин, Сосновских, Пономарев не уходят с поста, пока не перевыполнят сменного задания в два-три раза.

**Г. ЛЕОНТЬЕВ.**

### В помощь дорожному мастеру

## Как устранять пучины

Одним из видов болезни земляного полотна и самым распространенным являются пучины.

Пучины бывают верховые и коренные или низовые. Верховыми пучинами называются те, которые возникают при замерзании воды в балласте или балластном корыте. Высота верховых пучин достигает 8 см., а в среднем составляет 3-4 см. Коренные пучины возникают в результате замерзания грунтовой воды, высота которой достигает до 40 см. и более, а средняя — 15 см.

В зависимости от горба пучины относительно оси пути делятся на прямые, перекошенные, односторонние и у мостов — мостовые.

Каковы условия производства работ по ликвидации пучин?

Крутизна отвода от горба должна быть согласно правил при скорости движения поездов свыше 50 км. в час не более 0,0025, и не более 0,005 при меньших скоростях.

Между отводами пучин необходимо делать на горбе площадку не менее 10 метров. Это должна быть площадка между подошвами отводов двух соседних горбов длиной не менее 10 метров параллельная или с средним уклоном между двумя уклонами нормального профиля.

При нарастании пучин отвод горба в прямой части делается не той рельсовой нити, где горб выше, а при осадке, где он меньше сел. В кривых, при нарастании пучин, сначала поднимается наружная рельсовая нитка, а при осадке — внутренняя.

Укладывая пучинные подкладки, нельзя одновременно расшивать более трех шпал, и при пропуске поездов рельсы к шпале должны быть прибиты не менее, чем на два костыля, а подпернутые костыли добыты.

Нельзя укладывать пучинные подкладки, состоящие более, чем из трех элементов; при этом общая толщина карточек не должна превышать 25 мм.

Работа по укладке и снятию пучинных карточек производится при помощи временных подкладок. Временные подкладки можно применять при поднятии рельса за один раз не больше, чем

на 25 мм. Запрещается оставлять в пути такие подкладки на время обеденного перерыва или на ночь.

Употребление временных подкладок значительно сокращает время, нужное для приведения пути в состояние готовности к пропуску поезда, облегчает быструю и правильную установку отводов. К сожалению, на большинстве дистанций пути нашей дороги не только не применяются временные карточки, но даже высоту горба пучины, границы отводов и толщину подклада определяют на глазок.

Следовательно, чтобы работы производились технически грамотно, начальникам дистанций пути необходимо обязать дорожных мастеров и бригадиров исправлять путь на пучинах с применением временных карточек, и определять высоту горбов, толщину пучинных подкладок при помощи визиров инженера Желвакова.

Но можно определить толщину карточек на каждой шпале. Необходимо на длине отвода подсчитать количество шпал и высоту горба разделить на них. Допустим высота горба 80 мм., а количество шпал 40 штук. Поэтому на первой шпале толщина карточки будет  $80 : 40 = 2$  мм., на второй шпале  $2 \times 2 = 4$  мм., на третьей —  $2 \times 3 = 6$  мм. и т. д.

При нарастании пучин работы состоят из двух основных операций: а) вывешивание рельсов по требуемому профилю на всем протяжении отводов и укладку под них временных подкладок, б) замена временных подкладок, постоянными. При осадке пучин работа сводится к трем операциям. Заменяются постоянные пучинные подкладки на всех шпалах на временные по тому же профилю; временные подкладки заменяются другими, но меньшей толщины. Временные подкладки заменяются постоянными по новому профилю.

Дальнейший процесс работы исправления пучин производится согласно инструкции по текущему содержанию пути.

**ДРИКЕР — инженер службы пути.**

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ЛЕКЦИИ

Две интересные технические лекции сделал для паровозников Алапаевского депо инструктор по авторемонтам тов. Лапин. Первая его лекция — о тормозе системы Матросова — была прослушана всеми работниками депо.

— Лектор говорил интересно, с большим знанием дела, — так отзывались машинисты.

Тов. Лапин действительно заслуживает такого одобрения.

**Машинист Д. ОСНОВИН.**

### А. Кобец

## ТАМАРА

**В ВАГОН** вошел военный. — Батальонный комиссар 3-й гвардейской Котов! — отрекомендовался он и приветливо поздоровался с уральцами, приехавшими на фронт.

— И так дорогие земляки, через час едем в расположение дивизии, — сказал комиссар и взглянул на девушку в черном комбинезоне, стоящую у окна. Ее большие живые глаза, казалось, говорили, возьмите и меня с собой.

— Ну-ка, машинист, собирайтесь, — весело сказал комиссар.

— Я не машинист, а помощник, и не делегат, — ответила девушка.

— Все равно!

Лицо девушки просияло и покрылось густым румянцем.

...Легковые машины обгоняли тяжелые пятитонки, доверху нагруженные посылками.

— Ну и щедрый же народ эти уральцы. День развозим подарки, а всего два вагона разгрузили, говорит Котов.

На передовые позиции приехали

поздно вечером. Делегаты направились в штаб. Здесь их по-дружески, тепло и ласково встретил Герой Советского Союза командир Краснов. Гостям подали душистый фронтальной чай.

— Сегодня у нас тихо, — говорил полковник. — А вот накануне вашего приезда шли жаркие бои. Враг под напором гвардейцев попятился назад. Но мы не даем ему передышки, наши части по пятам преследуют противника.

Полковник стал рассказывать о жизни гвардейцев.

Тамара в эту ночь долго не могла уснуть. Она думала об Урале, о линии фронта, которая так близко. Дочь машиниста хотела быть там, в жарком бою, помогать этим отважным воинам. Эх, хорошо бы остаться на фронте, — думала она.

Утром жизнерадостная веселая девушка стояла вместе с другими у входа в штаб. Гвардейцы уже знали о приезде делегатов уральцев, улыбаясь, поглядывали на Тамару, которая привезла им подарки ко дню Красной Армии.

Затем они стали собираться на тактические занятия.

— Я тоже поеду вместе с вами. Бойцы сразу оживились.

— Тамаре шубу! — кричали они и, опережая друг друга, тащили шубы и полушубки.

— И никакой шубы мне не надо: я с Урала, привыкла к холоду. Не бойтесь, не замерзну.

Как не упрашивали гостью одеться потеплее, она поехала на учение в своем пальто. После она побывала в другом подразделении Там в простой крестьянской избе состоялась торжественная встреча бойцов, командиров и политработников с делегацией Урала. Делегаты передали фронтникам все, что им наказывали трудящиеся Свердловской области. Гвардейцы горячо благодарили уральцев за посылки, за письма, за хорошее качество оружия и боеприпасов, и призывали их усиленно помогать фронту. Тамара слышала, как командиры боевой гвардейской высоко отзываются о роли железнодорожников в войне. Нет, подумала она, мое место на паровозе, я там, в тылу нужна.

Затем ей предоставили слово. Тамара уверенным энергичным шагом вышла на середину избы.

Свою короткую речь она закончила просто:

— Обещаю вам, товарищи гвардейцы, стать машинистом!

Никогда еще так легко не чувствовала себя Тамара Тихонова. Ей казалось, что среди этих людей она прожила уже много лет. На нее смотрели мужественные, уверенные в себе люди. Их взгляды были полны душевной теплоты. Может быть эта маленькая красивая девушка напоминала им сестер, невест, оставленных дома.

\*\*\*

Дивизия собиралась в бой. Шли последние приготовления. Тепло одетые, хорошо вооруженные, направлялись гвардейцы в сторону противника.

— До свидания, родные! Желаю вам скорой победы, — кричала им вслед Тамара Тихонова.

И у нее тоже была работа. Паровозные бригады были заняты боевыми заданиями на прифронтной станции.

Однажды, когда машинист Пигин и его помощник Тамара перевозили военный груз, в воздухе послышался незнакомый, неприятный гул. Фашистский бомбардировщик завружился над со-

ставом. Затем в нескольких метрах от паровоза разорвалась бомба, посыпавшись стеклом, холодный ветер ворвался в будку машиниста. Бригада, приехавшая из глубокого тыла впервые попала под бомбежку немецких стервятников. На минуту Тамаре сделалось страшно, но потом все прошло. Это первое боевое крещение она перенесла мужественно и храбро. Она работала деловито и энергично, не думая об опасности, видя перед собой только пламя, пылавшее в топке. Ничто не мешало уральцам выполнять боевое задание.

25 марта паровозные бригады, возглавляемые машинистами Пигиным и Корниловым, вернулись с фронта в Свердловск, в свое родное депо. На следующий же день начальник депо тов. Перекальский вызвал к себе Тамару Тихонову.

— Что-же, — сказал он, — вы имеете право управления паровозом, пора вам быть машинистом.

— Я всегда готова, — радостно ответила Тамара.

**И. в. ответственного редактора  
И. А. МАРКОВ.**